النتوء المكي

إحدى ظاهرات العمران المدني في المملكة العربية السعودية

د. محمد محمود محمدين

تمهيـد :

يتناول هذا البحث إحدى ظاهرات النمو العمراني في بعض مدن المملكة العربية السعودية حيث لاحظ الباحث أن محوراً عمرانياً يمتد غالباً على الطرق المؤدية إلى مكة في بعض مدن المملكة مثل: الرياض وجدة والمدينة المنورة والطائف وتبوك. ويتحكم موقع المدن بالنسبة لمكة في اتجاه هذا المحور العمراني الذي أطلق عليه الباحث تعبير النتوء المكي. ويوضح هذا البحث أن لمكة ـ وهي قبلة المسلمين ومقصدهم للحج ـ

الدارة ٩

تأثيراً في اتجاه النمو العمراني لبعض المدن. وعلى الرغم من أن نمو مكة وتطورها ارتبط عبر التاريخ بالوظيفة الدينية، حيث شدت إليها الرحال وشخصت إلى كعبتها الأبصار وتعلقت بها الأفئدة منذ أكثر من ثلاثين قرناً، إلا أن تأثيرها على العمران المدني لم يظهر إلا منذ أقل من نصف قرن، بعد أن مهدت الطرق المتجهة إلى مكة. وقد تعرض البحث لمقدمة تاريخية عن مكة وأهميتها، لأن البعد الزمني ذو أهمية كبيرة في دراسة المدن الدينية، ولأن الماضي يترك آثاراً، تعين على فهم كثير من أوضاع المدن الحالية. ويستحيل أن نفهم بعض ظاهرات المدن المعاصرة دون أن نقلب في ملف أوراقها التاريخية.

ويرى الباحث أن ظاهرة النتوء المكي تتأثر بكثير من العوامل الطبيعية مثل: الموقع والتضاريس، والعوامل البشرية مثل سياسة الدولة وأسعار الأراضي وغيرها. وقد لاحظ الباحث أن ظاهرة النتوء المكي تعاصر فترة إنشاء الطرق واستخدام السيارات، وقد بدأت محاور عمرانية أخرى تمتد صوب المطارات، وفاق امتدادها أحياناً النتوء المكي كما هي الحال في مدينتي الرياض وجدة.

١ ـ مكة وأهميتها التاريخية :

مكة من الأماكن التي كان لها على مر التاريخ قدسية خاصة ، يفد الناس إليها من أماكن بعيدة ، للتبرك بها والتماس الخير والحماية. وقد ذكر الاخباريون أن الله سبحانه وتعالى أنزل آدم في موضع البيت بمكة ومات آدم عليه السلام فبنى أبناؤه من بعده مكانها بيتاً بالطين والحجارة فلم يزل معموراً يعمرونه ومن بعدهم حتى كان زمن نوح عليه السلام فنسفه الغرق وغير مكانه حتى بُوِّئَ لإبراهيم عليه السلام(١) .

وقد نسب الله عز وجل البيت إلى نفسه في قوله تعالى:

«وإذ جعلنا البيت مثابةً للناس وأمناً واتخذوا من مقام ابراهيم مصلى وعهدنا إلى ابراهيم واسماعيل أنْ طهرا بيتي للطائفين والعاكفين والركع السجود»(٢) وجاء هذا النسب تكريماً للبيت وتشريفاً له حتى تلوذ به النفوس فتجد فيه الأمن والطمأنينة.

وتتباين قصص وروايات الإخباريين في تفسير قدوم إبراهيم إلى مكة وكيفية وصوله إليها ، وكيف ترك ابراهيم ابنه اسماعيل وأمه هاجر بوادٍ غير ذي زرع. وما كان لإبراهيم أن يحمل زوجه وابنه إلى مكان قفر لا زرع فيه إلا لفكرة أو إلهام أقوى من عاطفة الأبوة الطبيعية ، ألا وهو الدعوة لعبادة الله. كما كان ابراهيم الخبير بالطرق والدروب لطول أسفاره يتوقع لهذا الوادي الازدهار بسبب موقعه وحصانته(٣) وما كاد ابراهيم يدع زوجه هاجر وابنه الوحيد اسماعيل في هذه القفار الجرداء حتى دعا الله «ربنا إني أسكنت من ذريتي بواد غير ذي زرع عند بيتك المحرم»(٤) . ولو فرض أن بدء سكنى وادي مكة يرجع إلى أيام إبراهيم واسماعيل فإن ذلك يعني القرن التاسع عشر قبل الميلاد(٥) .

ويرى كثير من الباحثين أن البيت كان موجوداً قبل ابراهيم ، ويستندون في ذلك إلى الآية السابقة «ربنا إني أسكنت من ذريتي بواد غير ذي زرع عند بيتك المحرم» فالله سبحانه وتعالى أوحى إلى نبيّه ابراهيم ، وعرّفه الموضع الذي يُسكن فيه ذريته عند بيت الله المحرم ، وفي حديث عن النبي ﷺ أنه قال «إن الله حرم مكة يوم خلق السماوات والأرض ... الخ»(٦) ويبدو وفق ما ذكرا هيكل أن وادي مكة كان موئلاً لراحة رجال القوافل بسبب ما كان فيه من بعض العيون ، ثم اتخذت فيه بعض

المستودعات للتجارة وأقيمت فيه بعض الهياكل لالتماس العون منها(٧).

وأول من أشار إليه القرآن على أنه سكن وادي مكة هو اسماعيل، وبعد وفاته آل أمر الكعبة إلى مضاض الجرهمي حفيد اسماعيل. وظلت جرهم تتولى شئون البيت زمناً طويلاً، ولما استخفت بحرمة البيت وأكلت مال الكعبة سلط الله عليهم القحطانيين في أوائل القرن الرابع الميلادي فأزاحوهم عن البيت. ويذكر المؤرخون أن القحطانيين كانوا قد ارتحلوا عن منازلهم بسبب سيل العرم. ولما وصلوا مكة أبت جرهم أن تُنْزِلهم طوعاً، فدار القتال حتى انهزمت جرهم، وبذلك تم الفتح واستقام الأمر للقحطانيين في مكة(٨).

ولما كان مناخ مكة لا يتناسب مع ما ألفه القحطانيون الذين عاشوا في جنوبي الجزيرة العربية حيث الأمطار الموسمية والتربة الخصبة، فإن أكثر بطون القبيلة قد آثر الارتحال بحثاً عن أماكن تتناسب مع ما ألفوه، وانخزعت (أي انقسمت) بمكة بطن من القحطانيين وتلك هي خزاعة وبذلك ورثت خزاعة حكم مكة(٩).

ولما آل أمر مكة إلى عمرو بن لحي سيد خزاعة نصب الأصنام حول الكعبة وجاء بهبل من هيت بأرض الجزيرة، فنصبه في بطن الكعبة. ويشير الكلبي إلى أن أول من غير دين اسماعيل عليه السلام هو عمرو بن لحي؛ إذ أنه أحضر بعض الأصنام من الشام ونصبها حول الكعبة(١٠).

وقد تولى قصي بن كلاب بن مرة القرشي أحد أحفاد اسماعيل، أمر مكة في منتصف القرن الخامس الميلادي، وقد بنى قصي داره في مكة وجعل منها نادياً للتشاور. ويذهب الإخباريون إلى أنه لم يكن في مكة بناء غير الكعبة إلى أن تولى قصي أمرها. ويعللون ذلك إلى أن جرهما وخزاعة لم يريدوا أن يكون إلى جوار بيت الله بيتاً غيره(١١). وقد ظلت دار قصي معروفة باسمها، حتى اشتراها معاوية بن أبي سفيان بمائة ألف درهم، وجعلها دار الإمارة بمكة، ثم أدخلت الدار في المسجد الحرام بعد أن هدمت وذلك في عهد الخليفة العباسي المعتضد(١٢). ولما توفي قصي انتقل الأمر بعد سلسلة من المنافسات والمغامرات إلى هاشم ثم إلى عبد المطلب الذي كشف بئر زمزم.

وهكذا نرى الناس على اختلاف دياناتهم ومعتقداتهم قبل ظهور الإسلام كانوا يقدسون البيت ويجلونه، وبلغ بهم إجلاله إلى حد أن يرى المرء قاتل أبيه أو ابنه فلا يمسه بأذى، لأنه في الحرم، حيث يتوفر الأمن لكل من يمشي على أرضه. ولما أشرقت الدعوة الإسلامية زادت قدسية البيت حتى حرم فيه الصيد وقطع شجره وأخذ لقطته إلا للتعريف حتى يأخذها صاحبها(١٣).

ولما كانت مكة أفضل بقاع الأرض وأشرفها عند العرب، فقد أطلقوا عليها أسماء كثيرة، لأنهم رأوا أن اسما واحداً لا يمكن أن يستوعب خصائصها، أو أن يحيط بمناقبها وقد زادت أسماء مكة على أربعين اسما(١٤).

ويعد بطليموس السكندري أقدم المؤلفين الذين أشاروا إلى مكة حيث ذكر مدينة تسمى ماكورابا Macoraba في القرن الثاني الميلادي، ويعتقد الباحثون أن المقصود بهذه التسمية مدينة مكة(١٥). ويعتقد بأن اسم ماكورابا أو مكرب من لغة جنوب الجزيرة، حيث يذكر بطليموس أنها كلمة يمنية مكونة من «مك» و«رب» فتكون بمعنى بيت الرب أو الإله. ويرى بروكلمان أنها من كلمة «مقرب» الجنوبية وتعنى الهيكل، وتعنى كلمة «ماركابا» بالآرامية الشرقية الوادي العظيم(١٦). ويعتقد جرجي زيدان أن مكة قد تكون مشتقة من مك في البابلية بمعنى البيت(١٧).

وهناك تفسيرات لغوية ذهب إليها أهل العربية، منها أنها سميت مكة لأنها تجذب الناس من جميع الأطراف من قولهم امتك الفصيل أخلاف الناقة إذا جذب جميع ما فيها جذباً شديداً فلم يبق منها شيئاً، وكذلك مكة امتكت الناس أي جذبتهم(١٨). وقيل أيضاً إن التسمية جاءت لقلة الماء بمكة فكان المكيون يمكون الماء أي يمتصونه.

وقال الشرقي بن القطامي: إنما سميت مكة لأن العرب؛ في الجاهلية كانت تقول لا يتم حجنا حتى نأتي مكان الكعبة فنمك فيه أي نصفر صفير المكاء حول الكعبة(١٩) وقد أشار القرآن الكريم إلى ذلك في قوله تعالى: وما كان صلاتهم عند البيت إلا مكاء وتصديه فذوقوا العذاب بما كنتم تكفرون (الأنفال آية ٣٥).

وورد في القرآن الكريم اسم «بكة» إشارة إلى مكة، ويرى جواد على أن بكة ليست إلا لهجة من لهجات القبائل التي تبدل الميم باء.(٢٠). وهناك تفسيرات أخرى

تفرق بين مكة وبكة، فبكة هي موضع البيت، ومكة هو موضع القرية(٢٠) وقيل بكة موضع البيت ومكة ما حواليه(٢٢). ومن أسماء مكة العديدة ما يحتمل بصمات جغرافية، مثل «أم القرى» لأنها قبلة يؤمها المسلمون في جميع أقطار العالم وبها أقدم بيت وضع للناس، وقيل لأنها أقدم الأرض وأن الأرض دحيت من تحتها، ولأنها أعظم القرى شأناً. وقبل الإسلام كانت العرب تقصدها من سائر البقاع. ومن أسماء مكة الأخرى «القرية» والقرية اسم لما يجمع جماعة كبيرة من الناس وعرفت مكة باسم «أم زحم» من الازدحام، وعرفت مكة «بالبلد الأمين» لأن طبيعة وادي مكة جعلت أهله يميلون إلى السلم ولا يركنون للحرب والغزو إلا دفاعاً عن النفس، لأنهم يعيشون في وادٍ ضيق محصور بين جبلين متقابلين هما جبل أبي قبيس شرقي مكة وجبل الهندي في الغرب. ويستطيع العدو إحكام حصاره بسد منفذيه. وقيل أيضاً إن لمدينة مكة موقعاً جغرافياً هاماً فهي تقع في وادٍ سهلي يصل ارتفاعه إلى ٢٧٧ متراً فوق سطح البحر تحيط بها الجبال الوعرة مما أغناها عن بناء سور لحمايتها.

وقد عملت مكة على الاحتفاظ بصلات طيبة مع مدينة يثرب وغيرها من المدن المجاورة، مثل الطائف، مما أدى إلى تيسير مهامها التجارية.

وعلى الرغم من أن التجارة في شبه الجزيرة العربية كانت في يد اليمنيين منذ عهد الدولة المعينية (١٣٥٠ ق.م.) واستمرت كذلك في عهد السبئيين والحميريين، إلا أن مكة استطاعت أن تتبوأ مكانة تجارية عظيمة؛ وذلك بعد سقوط اليمن في أيدي الأحباش سنة ٥٢٥م نتيجة الخلافات الداخلية. وقد أصبحت الطريق البرية بين اليمن والشام عبر الحجاز وتهامة، الطريق الوحيدة أمام التجارة، بعد أن ساءت الملاحة في البحر الأحمر نتيجة ازدياد نشاط القراصنة من ناحية، ولوجود الشعاب المرجانية التي تُعرّض السفن للأخطار من ناحية أخرى. ومما ساعد قريشاً على قيامها بدورها التجاري أنها لم تقحم نفسها في الصراعات الدولية بين الفرس والروم.

من العرض السابق يتضح لنا أن لمدينة مكة أهمية كبيرة قبل ظهور الإسلام كمدينة دينية وكمحطة تجارية، وبعد الإسلام زادت هذه الأهمية بعد أن انتشر الإسلام واتسع نطاق دولته وأضحت الوظيفة الدينية لمكة أهم وظائفها، إذ أنها قبلة

المسلمين التي يتجه إليها ما يقرب من ألف مليون مسلم في صلاتهم، وهي ليست العاصمة الدينية للمملكة فحسب، بل هي العاصمة الدينية لسائر المسلمين في كافة أنحاء العالم كما شاء الله، لأن الله سبحانه وتعالى هو الذي منح مكة قدسيتها. ويفد إلى مكة كل عام أكثر من مليوني مسلم ما بين حاج ومعتمر تلبية لأمر الله تعالى.

وكأن الله سبحانه وتعالى لما قضى بأن تكون مكة محلاً للعبادة ومثابةً للناس وأمناً، قضى أيضاً بتجريدها من كل زخارف الطبيعة حتى لا يلهو فيها العابد عن ذكر الله بخضرة أو غدير، وحتى يكون قصده إلى مكة خالصاً لوجه ربه الكريم، لا يشوبه تطلع إلى جنان أو رياض، ولا حنين إلى حياض أو غياض(٢٣).

وبسبب ازدياد الحجاج وازدياد عدد المقيمين في مكة امتد عمرانها في اتجاهات الأراضي المنخفضة والأودية، وتسلقت مبانيها بعض المنحدرات الجبلية، وامتدت ألسنة من المدينة شبه الدائرية الشكل كمحاور عمرانية صوب الجنوب الشرقي وصوب الجنوب، وصوب الغرب. وهناك محور عمراني رابع صوب الشمال الغربي. وكل هذه الألسنة والمحاور العمرانية تمتد على الطرق التي تربط مكة ببقية مدن المملكة العربية السعودية.

٢ ـ ماذا يقصد بالنتوء المكي؟

تتخذ المدن في نموها العمراني أشكالاً متنوعة، وشكل المدينة هو الرقعة المكانية التي يمتد عليها عمران المدينة، ويتأثر هذا الشكل بمجموعة من العوامل الجغرافية البشرية والطبيعية. ولقد بدأت بعض مدن المملكة العربية السعودية في النمو بشكل ملحوظ منذ أكثر من عشرين عاماً، ولم يأخذ هذا النمو شكلاً متجانساً موحداً، إذ أن بعض أطراف المدن نمت بشكل يفوق بقية الأطراف الأخرى. إن دراسة أشكال هذا النمو الحضري العمراني توضح أن هناك لساناً أو محوراً عمرانياً يمتد حول طريق مكة. ويمكن أن نلاحظ هذا النتوء العمراني الذي يمتد حول طريق مكة في كل من جدة والمدينة والطائف والرياض بصفة خاصة، ولئن دلّ ذلك على شيء فإنما يدل على أهمية مكة ومكانتها الروحية، بحيث امتدت الطرق الممهدة صوب تلك المدينة المقدسة لتسهل طريق الحج والعمرة. وقد قيل إن الطريق يمتد فيتحرك التاريخ وينثر

بذور الحياة من بيوت وقرى ومدن. والطريق خط يصبح حين يتوقف نقطة هي المدينة، والمدينة نقطة حين تتعدد وتتصل تصبح خطاً هو الطريق. وقال لا بلاش «إن الطريق قد صنعت المدن»(٢٤) "Les Routes Ont Faites les Villes"

إن هذا اللسان أو المحور العمراني الذي يمتد في كثير من أطراف المدن مع امتداد الطرق المؤدية إلى مكة هو مانطلق عليه النتوء المكي. فالنتوء المكي إذن ظاهرة عمرانية ترتبط ببعض مدن المملكة العربية السعودية. وهي ظاهرة حديثة نسبية بدأت مع امتداد الطرق الحديثة وانتشار استخدام السيارات التي سهلت الاتصال بين أطراف المدن وأجزائها الداخلية. وكانت الطرق قديماً عبارة عن دروب غير ممهدة تجتازها قوافل الإبل. وكانت الإبل أنسب الوسائل للسفر في شبه الجزيرة العربية؛ لأن كثيراً من الطرق التي ربطت مكة بغيرها من المدن كانت رملية. وكانت أهم هذه الطرق ما يلي: (شكل ١).

أ ـ الطرق الآتية من الشمال: وتتمثل في طريق العقبة الوجه ـ ينبع ـ رابغ ـ جدة ـ مكة. وطريق معان ـ تبوك ـ العلا ـ المدينة ـ مكة.

ب ـ الطرق الشرقية: وتتمثل في طريق بغداد ـ فيد ـ المدينة ـ مكة.

وطريق البصرة ـ بريدة ـ مكة.
وطريق الهفوف ـ اليمامة ـ الرياض ـ مكة.

جـ ـ الطريق الجنوبي: عدن ـ تعز ـ صنعاء ثم عبر عسير إلى مكة.

ومما تجدر الإشارة إليه أن الدولة العباسية اهتمت بدروب الحج اهتماماً كبيراً حيث وضعت المعالم على الطريق وسجلت علامات الأميال، وبنت المنارات وكانت النيران توقد بها ليلاً لهداية الحجيج(٢٥). ويذكر أن الثلج كان يجلب للمهدي من العراق إلى مكة في حجه سنة ١٦٠هـ ويدل على سهول السفر والانتقال بين مكة والعراق(٢٦).

وقد أمرت السيدة زبيدة زوج الرشيد، بتوفير الماء على طول طريق الحج بين العراق ومكة وأمرت بإقامة خزانات المياه وبناء الصهاريج وحفر الآبار وتشييد المباني مما استحقت معه أن يحمل الطريق اسمها(٢٧).

٣ ـ العوامل المؤثرة في امتداد النتوء المكي واتجاهه:

يتأثر النتوء المكي بمجموعة من الظروف والعوامل الجغرافية شأنه في ذلك شأن أي امتداد عمراني، مثل إنشاء طرق المواصلات وازدياد عدد السكان، وانخفاض سعر الأرض عند أطراف المدن، وارتفاع أسعار الأرض في داخل المدينة وغلاء الإيجارات. كل هذه العوامل السابقة تدفع حركة العمران نحو الأطراف. أما بالنسبة للنتوء المكي فلا شك أن امتداد الطرق، وسياسة الدولة، وازدياد حركة حجاج البر، تعد من أبرز العوامل المؤثرة في هذه الظاهرة العمرانية. وفيما يلي مناقشة لأثر كل من هذه العوامل بشيء من الإيجاز:

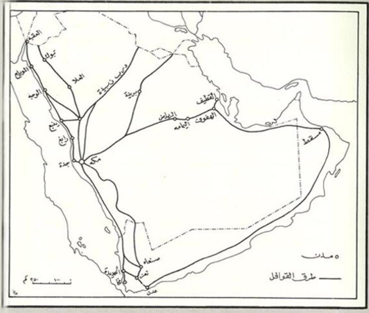
أ ـ إنشاء الطرق:

يعد إنشاء الطرق من أهم العوامل المؤثرة في نمو المدن نمواً محورياً، ويقصد بالنمو المحوري أنْ يمتد عمران المدينة من المركز نحو الخارج على طول امتداد خطوط المواصلات الرئيسية(٢٨). إن خطوط المواصلات تجذب نفوذ المدينة على طولها إلى أبعاد خاصة كأشرطة ضيقة على جانبي الطرق، كما هي الحال بالنسبة للأراضي الزراعية التي تمتد على جانبي الأنهار والترع.

ولقد كان الحجاز أول أجزاء المملكة العربية السعودية التي عرفت الطرق الحديثة، حيث تم إنشاء أول طريق حديث ما بين جدة ومكة ويصل طوله إلى ٧٣ كيلومتراً. وتولت مصر بناء هذا الطريق وتمويله من أموال الأوقاف وذلك سنة ١٩٣٨م (١٣٥٧هـ).

ويعلل أسعد عبده سبق الحجاز في معرفة الطرق الحديثة لسائر أجزاء المملكة، بعدة عوامل منها أن الحجاز يضم المدينتين المقدستين (مكة المكرمة والمدينة المنورة) حيث يفد إليهما سنوياً مئات الآلاف من الحجاج مما يتطلب تطوير وسائل النقل، وما يتعلق بها لتيسير حركة الحجاج ما بين جدة ومكة والمدينة وخصوصاً بعد أن دمرت سكة حديد الحجاز في الحرب العالمية الأولى(٢٩).

كما أن منطقة الحجاز آنذاك كانت تتمتع بمستوى اقتصادي واجتماعي مرتفع بفضل الحج والعمرة(٣٠).


العقبة
تبوك
المويلح
العلا
درب زبيدة
الوجه
بريدة
ينبع
رابغ
جدة
مكة
اليمامه
الهفوف
القطيف
دبي
مسقط
صنعاء
تعز
عدن
الحديدة
مخا
٢٥٠ ١٠٠ كم
مدن
طرق القوافل

شكل(١) طرق قوافل الحجاج

ومنذ بداية الخمسينيات نشطت حركة إنشاء الطرق، حيث قامت شركة أرامكو بإنشاء طريق مسفلت ما بين الدمام ورأس تنورة وصل طوله إلى ٥٥ كيلومتراً. ولقد ازدادت حركة إنشاء الطرق بعد أن يسرت عائدات البترول فائضاً يتيح للدولة التوسع في بناء الطرق الحديثة. ويكفي أن نشير إلى أن أطوال الطرق التي أنشئت في الفترة ما بين ١٣٧٤ هـ (١٩٥٤ م) و١٣٩٠ هـ (١٩٧٠ م) زادت على ٧٥٠٠ كيلومترا، على الرغم من أن مجموع أطوال الطرق المسفلتة في المملكة لم يتعد ٢٣٩ كيلومتراً (١٣٧٣ هـ) ١٩٥٣ م وذلك حينما أنشئت وزارة المواصلات. وقد بلغ مجموع أطوال الطرق التي انتهى تنفيذها حتى شوال عام ١٣٩٨ هـ ١٩٧٨ م أكثر من ١٨٦٠٠ كيلومتراً(٣١). ومن بين هذه الطرق ما يخدم المناطق المقدسة ويربط مكة والمدينة بسائر مدن المملكة مثل: طريق ـ مكة تبوك في شمالي المملكة، وطريق جدة ـ المدينة (نفذ سنة ١٣٧٥ هـ) ويصل طوله إلى ٤٢٥ كيلومتراً وعرضه ستة أمتار. ويصل طول طريق الرياض مكة إلى ٩٠٠ كيلومتر. وهناك طريق بين بريدة والمدينة ويصل طوله إلى ٥٣٠ كيلومتراً.

إن هذه الطرق التي تصل بين مكة وسائر المدن السعودية الأخرى أثرت في حركة العمران ونموه. وتتحكم مواقع المدن في اتجاه هذه الطرق وأطوالها، فإذا كانت المدينة تقع إلى الشمال من مكة «كالمدينة المنورة مثلاً» فإن الطريق الممتد من المدينة إلى مكة سوف يتجه بصفة عامة صوب الجنوب وبالتالي فإن النتوء المكي سوف يتجه بصفة عامة صوب الجنوب. وإذا كانت المدينة تقع غربي مكة فإن الطريق سوف يتجه صوب الشرق كما هي الحال في مدينة جدة وعلى ذلك فإن النتوء المكي سوف يتجه صوب الشرق بصفة عامة مع اتجاه الطريق. واستناداً إلى أثر الموقع في امتداد الطرق واتجاه النتوء المكي، يمكن القول عموماً بأن النتوء المكي في مدينة الرياض يمتد صوب الجنوب الغربي، وفي الدمام صوب الغرب وقد ظهر النتوء المكي بشكل ملحوظ في الفترة ١٣٧٦ ـ ١٣٨٣ هـ (١٩٥٦ ـ ١٩٦٣ م). ومما هو جدير بالذكر أن اتجاه النتوء المكي في الدمام يسير مع الطريق المتجه إلى الرياض. ويتجه النتوء المكي في أبها صوب الشمال.

ويجب أن ندرك أن اتجاه النتوء المكي لا يكون في جميع الحالات اتجاهاً مباشراً

ينطبق مع الاتجاه الجغرافي صوب مكة، وذلك بسبب ظروف أخرى مثل وجود عوائق طبيعية كالجبال والتلال، أو بسبب سياسة البلديات التي قد لا تسمح بالامتداد العمراني في نفس الاتجاه، أو بسبب وجود المزارع أو المناطق العسكرية كما هي الحال في مدينة تبوك، التي يمتد النتوء المكي بها صوب الشمال الشرقي مع الطريق المؤدية إلى المدينة، ولا يمتد هذا النتوء صوب الجنوب كما قد يعتقد البعض، لأن تبوك تقع شمالي مكة والمدينة وبالتالي يكون الاتجاه المباشر منها صوب الجنوب.

وهناك ظاهرة عمرانية حديثة نسبياً جديرة بالذكر، وهي أن انتشار المطارات في المملكة العربية السعودية، قد خفف من شدة كثافة مرور السيارات على الطرق بين المدن لسهولة السفر بالطائرة بسبب ارتفاع مستوى المعيشة. وقد بدأ العمران المدني يزحف في كثير من المدن صوب المطارات وذلك على الطرق الممتدة من المدن إلى المطارات، ويمكن ملاحظة هذه الظاهرة العمرانية بصفة خاصة في كل من الرياض وجدة.

ولقد كان لقرار وزارة الداخلية منذ بضعة أعوام بعدم السماح للسيارات الصغيرة بدخول مكة ابتداء من أيام معينة من موسم الحج، أثر كبير في تخفيف حدة الكثافة على الطرق المؤدية للحج، وبالتالي زاد الإقبال على استخدام الطيران وذلك بالنسبة لحجاج داخل المملكة.

ب ـ سياسة الدولة العمرانية:

حينما أشرقت الدعوة الإسلامية ساعدت على نمو العمران المدني، ولذا يوصف الإسلام بأنه دين بناء للمدن. وتضم المملكة العربية السعودية وفق تعداد سنة ١٣٩٤ هـ ثلاثين مدينة يزيد عدد كل منها على ثلاثين ألفاً. وتعمل المملكة العربية السعودية منذ أن أعلن الملك عبد العزيز قيامها في ٢١ جمادي الأولى سنة ١٣٥١ هـ (٢٢ سبتمبر ١٩٣٢ م) على تشجيع العمران المدني.

ومن مظاهر تشجيع العمران المدني ما لجأت إليه المملكة العربية السعودية في مجال توطين البدو، حيث تعد المملكة العربية السعودية من أقدم الدول العربية التي ارتادت

هذا المجال. وقد أدرك عبد العزيز بن سعود بثاقب فكره أن البناء السياسي لا يمكن أن يتركز على ولاء قبلي واقتصاد رعوي؛ فعمل على توطين البدو منذ (١٣٣١ هـ) (١٩١٢ م) وقد شجع إنشاء الهجر(٣٢) وهي الوحدات السكنية المستقرة وبذلك تمكن من تحقيق تغيير اجتماعي عميق في شبه الجزيرة العربية. ويقول تشيزمان Cheesman في ذلك «كان مشروع توطين البدو الذي لقي اهتماماً كبيراً من الصحف الأوربية ذكاء خارقاً من السلطان عبد العزيز، وهو يوضح مدى حيويته ونشاطه(٣٣) ولقد سار أبناء عبد العزيز على درب أبيهم؛ فشجعوا توطين البدو وعملوا على زيادة امتداد العمران المدني، وذلك عن طريق إنشاء صندوق التنمية العقاري الذي يمنح القروض للمواطنين من أجل البناء وانتشار العمران. وتتميز قروض صندوق التنمية العقاري بأنها قروض طويلة الأجل وبدون فوائد. وتصل قيمة الحد الأعلى للقرض إلى ٣٠٠٠٠٠ ريال سعودي. ويشترط للحصول على قرض أن يكون لدى طالبه صك شرعي وتصريح للبناء من الدولة. ولكي ندرك أثر قروض التنمية في الحركة العمرانية نشير إلى أنه عندما توقف صندوق التنمية العقاري عن منح القروض لمدة تسعة أشهر سنة ١٣٩٧ هـ ١٩٧٧ م) قلت تصاريح البناء الصادرة عن البلديات وذلك بالمقارنة مع السنوات السابقة. وقد بلغ عدد القروض التي منحت حتى النصف الأول من سنة ١٤٠١ هـ (١٩٨١ م) أكثر من ١٤٦ ألف قرض ووصلت قيمة هذه القروض إلى ما يقرب من ٣٩ مليار ريال(٣٤). ولم تكتف الدولة بتقديم القروض فقط، بل قامت كذلك بمنح الأراضي للمواطنين السعوديين ذوي الدخل المحدود بالمجان. ولا شك أن منح الأراضي وتقديم القروض من العوامل الهامة التي تسهم في نمو العمران المدني عموماً، وبالتالي فهي تسهم في نمو النتوء العمراني المكي كأحد محاور النمو العمراني.

وحتى نتبين سرعة النمو العمراني بفضل سياسة الدولة نشير إلى مدينة الرياض التي كان عدد الوحدات السكنية فيها سنة ١٣٥٤ هـ (١٩٣٥ م) ٤٨٣٦ وحدة، زادت سنة ١٣٩٦ هـ (١٩٧٦ م) إلى ١٠٦٣١٨ وحدة. وتصل نسبة الوحدات السكنية التي تقل في أعمارها عن عشر سنوات إلى ٥٠٪ من مجموع الوحدات السكنية بالرياض(٣٥).

وهناك قرار يُلزم الشركات الأجنبية التي ترتبط بعقود تتعدى قيمتها ١٠٠ مليون ريال سعودي ويزيد عدد العاملين فيها على خمسين شخصاً، بأن تنشيء المرافق السكنية اللازمة لمستخدميها. ولما كانت هذه الشركات لا يدوم بقاؤها كثيراً لأنه يرتبط بتنفيذ مشروعات معينة فإنها تتخير الأماكن التي تتميز برخص أسعار أراضيها وغالباً ما تكون هذه الأراضي عند أطراف المدن.

ومن أمثلة تلك الشركات: شركات لوكهيد، وسلاح المهندسين الأمريكي وغيرها حيث أقامت المرافق السكنية لمستخدميها شمالي مدينة الرياض.

جـ : أسعار الأراضي:

تتأثر حركة النمو العمراني إلى حد كبير بأسعار الأراضي. ومن المألوف أن يزحف العمران إلى الأراضي الرخيصة الثمن. ولما كانت أراضي أطراف المدن تتميز برخصها فإن الزحف العمراني في كثير من المدن قد اتجه إلى الأطراف وساعد على ذلك إنشاء الطرق وسهولة امتلاك السيارات بسبب ارتفاع مستوى المعيشة. وعند متابعة أسعار الأراضي في كثير من مدن المملكة نجد أنها زادت بشكل كبير. ففي مدينة الرياض وصل سعر متر الأرض في وسط المدينة التجاري سنة ١٤٠١هـ (١٩٨١م) إلى خمسة عشر ألف ريال في المتوسط، بينما لم يتعد سعر المتر منذ خمس سنوات ثمانية آلاف ريال. وتنخفض أسعار الأراضي بنسب تتناسب مع البعد عن قلب المدينة التجاري بحيث يقل السعر عن مائة ريال عند أطراف المدينة. وفي مدينة جدة ازدادت أسعار الأراضي في المنطقة المركزية بحيث تضاعف السعر إلى أكثر من خمسة أمثاله كما يتضح من الجدول التالي(٣٦):

السنـة	سعر المتر بالريال
١٣٩١هـ	٦٠٠٠
١٣٩٥هـ	١٢٠٠٠
١٤٠٠هـ	٣٢٥٠٠

وتستطيع البلديات أن تتدخل للتأثير في أسعار الأراضي، وذلك عن طريق تحديد الارتفاعات المسموح لها، إذ أن السماح بقيام مبان بارتفاع خمسة أو ستة أدوار يزيد

في سعر الأراضي. ومن المعروف أن البلديات هي السلطة الرئيسية لإدارة وتوجيه استغلال الأراضي. كما أن قيام البلديات بتوفير بعض المرافق العامة في بعض المناطق يؤثر في أسعار أراضيها.

د ـ ازدياد أعداد الحجاج :

إن ازدياد الحجاج بصفة عامة وأعداد حجاج البر بصفة خاصة يؤدي إلى مزيد من الحركة في المدن التي يمرون بها. ويتطلب ذلك إنشاء محطات وقود واستراحات على أطراف المدن والطرق، وينمو العمران حول هذه المنشآت بمرور الوقت فيلتحم بالمدن المجاورة إذا لم يكن بعيداً عنها.

وكان عدد الحجاج القادمين من خارج المملكة منذ نصف قرن ١٣٥٢هـ (١٩٣٣م) ٢٥٢٩١ حاجاً، وتخطى هذا العدد الخمسين ألفاً لأول مرة سنة ١٣٥٦هـ (١٩٣٧م) وزاد العدد على المائة ألف سنة ١٣٦٩هـ (١٩٤٩م) أي بعد أقل من ربع قرن. وفي سنة ١٣٩٢هـ (١٩٧٢م) تخطى عدد الحجاج القادمين النصف مليون (٦٤٥١٨٢ حاجاً).

أما بالنسبة لحجاج الداخل فلم يبدأ إحصاؤهم إلا في سنة ١٣٩٠هـ (١٩٧٠م) حيث بلغ عددهم ٦٤٨٤٩٠ حاجاً. وقد زاد هذا العدد سنة ١٣٩٩هـ (١٩٧٩م) إلى ١٢١٧١٦٩ حاجاً(٣٧).

وتتفاوت طرق قدوم الحجاج ما بين الجو والبر والبحر. وتتلقى جدة القادمين عن طريق الجو والبحر، وقد وصلت نسبتهم سنة ١٤٠٠هـ (١٩٨٠م) إلى ٧٧٪ من مجموع القادمين لأداء فريضة الحج.

وحينما نتتبع نسبة عدد القادمين بطريق الجو نجد أن النسبة أخذت تتزايد منذ سنة ١٣٩٧هـ (١٩٧٧م) كما يتضح من الجدول التالي(٣٨) :

طرق قـدوم الحجـاج

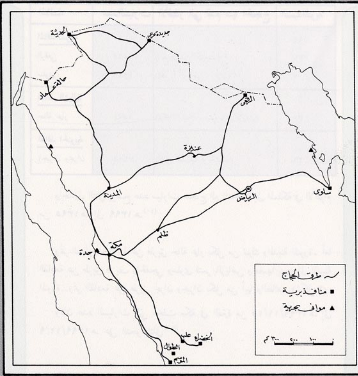
السنة	مجموع الحجاج القادمين	جواً	براً	بحراً
١٣٩٧	٧٣٩٣١٩	٤٦١٤٥٠ ٪٦٢	٢١٤٢٠٦ ٪٢٩	٦٣٦٦٣ ٪٩
١٣٩٨	٨٣٠٢٣٦	٥٠٥٨٠٨ ٪٦١	٢٥٥٦٣٧ ٪٣١	٦٨٧٩١ ٪٨
١٣٩٩	٨٦٢٥٢٠	٥١٣٦٩٥ ٪٦٠	٢٨٢١٧٧ ٪٣٢	٦٦٦٤٨ ٪٨
١٤٠٠	٨٣٠٢٣٦	٥٧٢٢٩٢ ٪٧١	١٩٠٠٤٨ ٪٢٣	٥٠٥٥٢ ٪٦

ولعل السبب في ازدياد نسبة القادمين عن طريق الجو هو وقوع موسم الحج منذ بضعة أعوام في فصل الصيف، مما يجعل كثيراً من الحجاج يفضلون القدوم بطريق الجو، كما أن ارتفاع مستوى المعيشة في كثير من الدول الإسلامية ساعد على ذلك أيضاً.

ويأتي حجاج البر عن طريق ثلاثة منافذ (شكل٢) هي الشمالية (حالة عمار وطريف)، والشرقية (الخفجي، الرقعي، وسلوى)، والجنوبية (جيزان ونجران).

وقد بلغ إجمالي عدد السيارات التي نقلت حجاج البر القادمين إلى المملكة عن طريق المنافذ الرئيسية ٢٨٥٤١ سيارة وذلك في الفترة من ١٣٩٩/١٠/١٥هـ إلى ١٣٩٩/١٢/٨هـ.

وتوزعت السيارات على منافذ المملكة على النحو التالي[٣٩]:


الحديثة
جديدة عرعر
حالة عمار
الرقعي
عنيزة
المدينة
الرياض
سلوى
ظلم
مكة
جدة
الخضراء
عليب
الطوال
الموسم
طرق الحجاج
منافذ برية
موانئ بحرية
٠ ١٠٠ ٢٠٠ ٣٠٠ كم

طرق الحجاج ومنافذ الدخول

(شكل ٢)

المنافـذ	عددالسيارات	الأقطار التي قدم منها الحجاج	النسبة المئوية
المنافذ الشرقية			٤٤٪
الرقعي	١٠٥٦٤	(العراق ـ الكويت)	٣٧٪
سلوى	١٩٩٩	(قطر، أبو ظبي، عُمان)	٧٪
المنافذ الشمالية			
حالة عمار	٨٥٧٤	(تركيا، لبنان، سوريا، الأردن)	٣٠٪
المنافذ الجنوبية			
(جيزان ونجران	٧٤٠٤	(اليمن الشمالية والجنوبية)	٢٦٪

والجدول التالي يوضح عدد سيارات حجاج البر الداخلية إلى المملكة في الأعوام من ١٣٩٥هـ إلى ١٣٩٩هـ(٤٠):

وتمر السيارات الآتية عن طريق حالة عمار بكل من تبوك والمدينة المنورة، أما القادمة عن طريق طريف والخفجي وسلوى فتمر بالرياض وبعضها يتجه إلى المدينة المنورة. وتمر القادمة عن طريق نجران وجيزان بكل من أبها والطائف (شكل ٢).

وكان عدد السيارات التي دخلت مكة في الفترة من ١٣٩٩/١١/١٥هـ إلى ١٣٩٩/١٢/٩هـ على النحو التالي(٤١):

الطريـق	عدد السيارات الداخلة إلى مكة	النسبة المئوية
جـدة	٣٥٥٣١٠	٤٠٪
المدينة المنورة	٢٦٧٩٠٠	٣١٪
الطائف	١٢٣٨٦٠	١٤٪
الشرائع	١٣٤٧١٠	١٥٪
المجموع	٨٨١٧٨٠	

تطور عدد سيارات حجاج البر الداخلة الى المملكة في الأعوام
من ٩٥ الى ١٣٩٩هـ

المنافذ	السنوات والتطور								
	١٣٩٥•	العدد ١٣٩٦	التطور ٪	العدد ١٣٩٧	التطور ٪	العدد ١٣٩٨	التطور ٪	العدد ١٣٩٩	التطور ٪
المنافذ الشمالية :									
حالة عمار	٤٣٤٩	٦٦٩٣	١٥٤	٦٤٢٣	١٤٨	٩١٤٣	٢١٠	٨٥٧٤	١٩٧
طريف	٩٥٦	١٣٨٩	١٤٥	—	—	—	—	—	—
جملة	٥٣٠٥	٨٠٨	١٥٢	٦٤٢٣	١٢١	٩١٤٣	١٧٢	٨٥٧٤	١٦٢
المنافذ الجنوبية :									
جيزان	٢٦٩٣	٣٤١٥	١٢٧	١٢٢٥	٤٥	٧٥٨	٢٨	٥٥٩٩	٢٠٨
نجران	١٤٤٦	١٨٣٣	١٢٧	٣٤٦٧	٢٤٠	١٥٨٧	١١٠	١٨٠٥	١٢٥
جملة	٤١٣٩	٥٢٤٨	١٢٧	٤٦٩٢	١١٣	٢٣٤٥	٥٧	٧٤٠٤	١٧٩
المنافذ الشرقية :									
الخفجي	١٠٦٧	٨٨٤١	٨٢٩	٣٣٢٩	٣١٢	٦٠٦٩	٥٦٩	—	—
الرقعي	—	—	—	—	—	—	—	١٠٥٦٤	٩٩٠
سلوى	٦١٢	١٢١٧	١٩٩	٨٦٦	١٤٢	١٥٠٦	٢٤٦	١٩٩٩	٣٢٧
جملة	١٦٧٩	١٠٠٥٨	٥٩٩	٤١٩٥	٢٥٠	٧٥٧٥	٤٥١	١٢٥٦٣	٧٤٨
المجموع	١١١٢٣	٢٣٣٨٨	٢١٠	١٥٣١٠	١٣٨	١٩٠٦٣	١٧١	٢٨٥٤١	٢٥٧

• أرقام موسم حج عام ١٣٩٥ هـ = ١٠٠ باعتبارها سنة أساس .

ويرجع ازدياد عدد السيارات القادمة من جدة إلى أن الحجاج القادمين بالجو والبحر يأتون عن طريق جدة. ولا شك أن إصلاح الطرق والاهتمام بصيانتها شجع على ازدياد عدد القادمين بالسيارات وكما سبقت الإشارة فإن ازدياد حركة المرور يساعد على انتشار العمران.

٤ ـ نماذج من ظاهرة النتوء المكي ببعض مدن المملكة

يقتصر هذا البحث على معالجة ظاهرة النتوء المكي ببعض مدن المملكة، ولقد روعي في اختيارها اختلاف مواقعها بالنسبة لمكة المكرمة من ناحية، ووضوح ظاهرة النتوء المكي من ناحية أخرى. وفيما يلي مناقشة موجزة لهذه الظاهرة بمدن الرياض (عاصمة المملكة وأكبر مدنها)، وجدة (الميناء الأول للمملكة وميناء الحجاج البحري والجوي)، والمدينة المنورة (ثاني الحرمين والمدينة المقدسة الثانية بالمملكة)، والطائف (البوابة الشرقية لمكة ومقر الحكومة الصيفي)، وتبوك (البوابة الشمالية للمملكة).

أ ـ النتوء المكي بمدينة الرياض

اعتمدت أهمية الرياض منذ قرون عديدة على موقعها الهام عند ملتقى طرق القوافل بشبه الجزيرة العربية، حيث يلتقي عندها محوران من الطرق أحدهما شمالي ـ جنوبي، والآخر شرقي ـ غربي. وتقع مدينة الرياض على درجة عرض ٤٢َ ٢٤ْ ودرجة طول ٤٤َ ٤٦ْ عند التقاء أودية حنيفة والأيسن والبطحاء، وحينما تمكن الملك عبد العزيز آل سعود من توحيد مناطق الحجاز ونجد وعسير والاحساء سنة ١٣٥١هـ (١٩٣٢م) اختار الرياض عاصمة للبلاد لأنها تقع في موقع متوسط بالنسبة لشبه الجزيرة العربية حيث يمكنها هذا الموقع الاستراتيجي من ربط مختلف مناطق المملكة وتيسير إدارتها.

ولقد ازدهرت مدينة الرياض بعد أن انتشر السلام في ربوع المملكة في عهد الملك عبد العزيز واتخذ نموها العمراني شكل حلقات حول النواة المركزية للمدينة. وكانت الرياض حتى ١٣٦٩هـ (١٩٤٩م) مدينة تحيط بها الأسوار وتمتد على هيئة

مستطيل طوله ما بين الشمال والجنوب ١١٢٥ متراً وعرضه ما بين الشرق والغرب ٧٥ متراً(٤٢).

وقد وصف جون فلبي ممثل بريطانيا لدى آل سعود ـ سور الرياض بأن ارتفاعه يصل إلى ٢٥ قدماً. وحينما بدأ عائد البترول يتدفق من المنطقة الشرقية منذ أكثر من ثلاثين عاماً نما العمران المدني وأزيلت الأسوار التي كانت تعوق نمو مدينة الرياض وبدأ النمو العمراني يمتد ويزحف حتى التهم كثيراً من البساتين الكبيرة التي كانت تحيط بالمدينة مثل البديعة والمنفوحة وعتيقة وغيرها. وساعد على هذا النمو العمراني تنفيذ مشروعات رئيسية من أبرزها مد شبكة من الطرق الحديثة، وإنشاء مطار الرياض وافتتاحه سنة ١٣٧٢هـ (١٩٥٢م).

إن دراسة نمو مدينة الرياض يوضح بجلاء أنها كانت منذ أقل من مائة سنة تقتصر على النواة التي تشمل الديرة وقصر الحكم والفوطة في الشمال ومعكال في الجنوب وحلة العبيد في الشرق. وعلى الرغم من أن الرياض كانت نقطة التقاء طرق القوافل إلا أن رقعتها العمرانية كانت محددة بأسوار ولم تكن هناك محاور عمرانية أو نتوءات تخرج من رقعة المدينة. ومع بداية الخمسينيات من هذا القرن الميلادي دخلت مدينة الرياض مرحلة نمو نشيطة واستمر هذا النمو العمراني بشكل كبير، وللدلالة على هذا النمو نشير إلى أن عدد مساكن مدينة الرياض الذي لم يتجاوز ٤٨٣٦ وحدة سكنية سنة ١٣٥٤هـ (١٩٣٥م)، وصل إلى أكثر من ١٠٦ ألف مسكن سنة ١٣٩٦هـ (١٩٧٦م)(٤٣).

وقد تميز نمو مدينة الرياض بالمحورية حيث زاد العمران في محاور معينة فاتجه صوب الشمال في الفترة ١٣٧١هـ ـ ١٣٨١هـ (١٩٥١ ـ ٦١) وصوب المطار ومع السكة الحديدية في اتجاه الظهران. ومنذ سنة ١٣٨٨هـ (١٩٦٨م) ازداد نمو محور الدرعية وطريق الحجاز وقد نما النتوء المكي أو محور العمران على طريق الحجاز جنوبي مدينة الرياض بشكل ملحوظ منذ عشر سنوات وتمثل في أحياء حلة بن دايل ومنفوحة وحي الشفاء وشبرا والفواز.

وتشير الدراسات التي أجرتها وزارة الشؤون البلدية والقروية إلى أن نصف مباني

مدينة الرياض السكنية ترجع إلى أقل من عشر سنوات وتتوزع مباني الرياض حسب أعمارها على النحو التالي:

أعمار مباني مدينة الرياض ١٣٩٦هـ(٤٤)

أعمار المساكن	عدد الوحدات السكنية	النسبة المئوية
مبان تزيد أعمارها على ٢٥ سنة	١١٠٠٠	٪١٠
مبان أعمارها من ١٠ إلى ٢٥ سنة	٤١٠٠٠	٪٤٠
مبان أعمارها أقل من ١٠ سنوات	٥٤٠٠٠	٪٥٠

وقد غطت مباني مدينة الرياض نحو ٧٣٠٠ هكتار سنة ١٣٩٨هـ (١٩٧٨م) وكان نصيب المناطق السكنية من هذه المساحة يصل إلى ٨٢.٥٪.

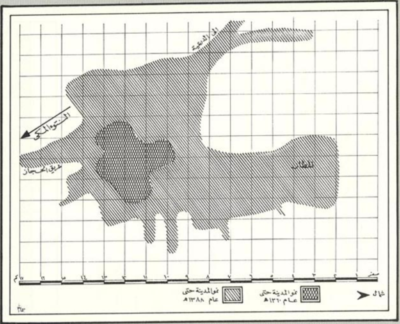
وتتخذ مدينة الرياض بصفة عامة شكل مستطيل ذي نتوءات عمرانية أبرزها نتوء المطار الجديد، ونتوء مكة الذي يتمثل في المحور العمراني حول طريق جدة والحجاز (شكل ٣).

ومما تجدر الإشارة إليه أن نتوء مكة قد بدأ في الظهور مع إنشاء طريق الرياض جدة وتمهيده ومع انتشار استخدام السيارات. كما أن محور طريق المطار العمراني أخذ في النمو بشكل ملحوظ في السنوات القليلة الماضية، وقد فاق نموه العمراني سائر محاور النمو العمراني الأخرى (شكل ٣).

ب ـ النتوء المكي بمدينة جدة

مدينة جدة مدينة قديمة أمر ببنائها عثمان بن عفان. ويقول ابن المجاور إنه بعد تدمير الميناء الفارسي «سيراف» اتجه بعض السكان إلى جدة وبنوا حولها حائطين عرضهما خمسة عشر متراً وكان لها أربع بوابات(٤٥).

وتقع مدينة جدة على درجة عرض ٣٠َ، ٢١ْ ودرجة طول ١٢َ، ٣٩ْ في منطقة يتسع فيها سهل تهامة إلى عشرة كيلومترات. ويمتد عمران مدينة جدة على ساحل


الى الدرعية
الى المنتزه الملكي
طريق الحجاز
المطار
صفر
١
٢
٣
٤
٥
٦
٧
٨
٩
١٠
١١
١٢
١٣
١٤
١٥
١٦
١٧ كم
شمال
نمو المدينة حتى عام ١٣٦٠هـ
نمو المدينة حتى عام ١٣٨٨هـ

شكل (٣) نمو مدينة الرياض

المصدر: تقارير دوكسيادس

البحر الأحمر الشرقي امتداداً طولياً لمسافة تزيد على ستة عشر كيلومتراً، ويصل متوسط اتساعها إلى خمسة كيلومترات ويزيد هذا الاتساع في الجنوب ليصل إلى ثمانية كيلومترات.

إن من أهم أسباب نمو وازدهار مدينة جدة، أنها تخدم مكة المكرمة، فهي ميناء الحج الأول البحري والجوي. وقد ساعدت الظروف الطبيعية أيضاً على ازدهارها حيث توجد فتحة بين سلسلة الجبال الساحلية تيسر الاتصال بين جدة ومكة.

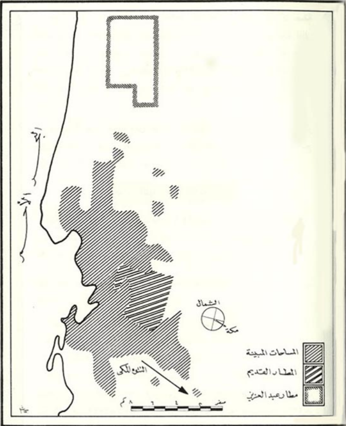
وكان الطريق بين مكة وجدة هو أول الطرق الحديثة التي أنشئت في المملكة العربية السعودية سنة ١٣٥٧هـ (١٩٣٨م).

ومما لا شك فيه أن إنشاء هذا الطريق ساعد على نمو العمران تجاه مدينة مكة المكرمة. ومع ازدياد استخدام السيارات ازداد امتداد العمران المحوري صوب مكة. ويمكن أن نلمس هذه الظاهرة بوضوح حينما ندرس مراحل تطور العمران المدني في جدة حيث كان امتداد مدينة جدة صوب مكة في الفترة (١٣٦٧ ـ ١٣٧٥هـ) يمثل واحداً من أهم محاور النمو العمراني لمدينة جدة حيث فاق الامتداد العمراني في هذا الاتجاه (النتوء المكي) معظم النمو العمراني في الاتجاهات الأخرى (شكل ٤).

إن مدينة جدة التي كانت تحيطها الأسوار حتى نهاية الحرب العالمية الثانية، قد شهدت نمواً عمرانياً كبيراً، ساعدت عليه عوامل عديدة تتمثل في ازدياد عدد السكان، وارتفاع مستوى المعيشة، وسياسة الحكومة التي تشجع النمو العمراني وتيسر السبل المؤدية إليه. ويمكن أن ندرك أبعاد نمو مدينة جدة من الجدول التالي:

نمو مدينة جـدة(٤٦)

السنـة	المساحة بالهكتار	عدد السكان
١٣٦٧	٦٣	٤٠٠٠٠
١٣٧٥	٢٢٣٠,	١٥٠٠٠٠
١٣٩١	٤٧٥٠	٣٨١٠٠٠
١٤٠٠	٩٧٠٠	١٠٣٧٠٠٠


البحر الأحمر
الشمال
مكة
المساحات المبينة
المطار القديم
مطار عبد العزيز
النتوء المكي
صفر ٢ ٤ ٦ ٨ كم

النتوء المكي بمدينة جدة

(شكل ٤)

ومن الجدير بالذكر أن من أهم ملامح النمو العمراني لجدة، أنه تركز بصفة خاصة في محور يتجه من الشمال إلى الجنوب وطرفاه المطار الجديد شمالي جدة الذي يتجه الزحف العمراني نحوه، والطرف الآخر صوب الجنوب في اتجاه مكة. وتشير تصاريح البناء في جدة التي منحت سنة ١٣٩٩هـ (١٩٧٩م) أن الاتجاه صوب شمالي المدينة استأثر بأكبر عدد من هذه التصاريح (٤٦٪ من مجموع تصاريح البناء)(٤٧).

ويجب ألا يغيب عنا أن مطار جدة الجديد (مطار الملك عبد العزيز) كان ذا أثر قوي في اجتذاب العمران نحو شمالي المدينة، ولهذا المطار دور كبير في خدمة الحجيج والمعتمرين، لأن نسبة كبيرة منهم تأتي عن طريق الجو.

جـ - النتوء المكي بالمدينة المنورة

تقع المدينة المنورة على درجة عرض ٢٨َ ٢٤ْ شمالاً ودرجة طول ١٦َ، ٣٩ْ شرقاً، وتشغل منطقة شبه حوضية يصل ارتفاعها إلى ٦٠٠ متر فوق سطح البحر وتحيط بها التلال والمرتفعات حيث تحيط الحرارة بالمدينة في الشمال والجنوب، ويقع جبل أحد شمالي شرقي المدينة ويبعد عن نواة المدينة بنحو أربعة كيلومترات ويقع جبل عير جنوبي المدينة.

وبعدَ وصول النبي محمد ﷺ مهاجراً إلى المدينة سنة ٦٢٢م حدثاً هاماً في تاريخها، حيث أصبحت مقر أول دولة إسلامية. وقد تأثر نمو المدينة المنورة بالعوامل البشرية والظروف الطبيعية المختلفة. وكانت المدينة المنورة قد اتخذت الأسوار لأول مرة (٢٦٠هـ) سنة ٧٨٤م وقد أحاطت هذه الأسوار بالرقعة العمرانية الدائرية الشكل التي امتدت عليها المدينة. وبنى سور آخر حول المدينة آخر أيام الحكم العثماني سنة ٩٥٦هـ (١٥٤٢م) وقد أزيل هذا السور بعد أربعة قرون سنة ١٣٧٠هـ (١٩٥٠م). وقد كانت الأسوار تحد من نمو المدينة إلى حد ما.

وجدير بالذكر أن افتتاح سكة حديد الحجاز سنة ١٣٢٥هـ (١٩٠٨م) أسهم إسهاماً كبيراً في نمو المدينة وفي تزايد عدد الحجاج الذين يمرون بها(٤٨).

وقد دلت الدراسات التي أجرتها وكالة شئون البلديات بشأن مسح حركة الحج في المدينة المنورة أن نحو ٩٩٪ من الحجاج الوافدين من خارج المملكة سنة ١٣٩٢هـ قاموا بزيارة المدينة، وأن ٤٠٪ منهم زار المدينة قبل الحج، و٤٨٪ زار المدينة بعد الحج، وقام ١١٪ من الحجاج بزيارة المدينة قبل وبعد أداء الحج(٤٩).

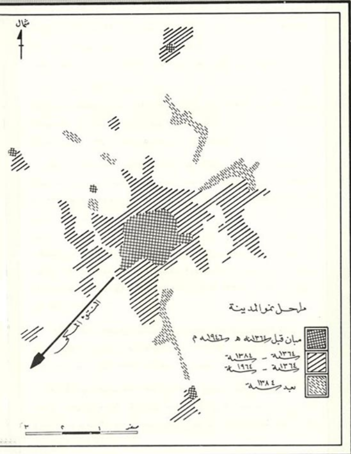
ويزيد عدد الحجاج الذين يزورون المدينة على المليون وذلك في موسم الحج. وتؤثر زيارة الحجاج في نمو المدينة تأثيراً كبيراً من نواح متعددة، أبرزها النواحي الاقتصادية. ولا شك أن ازدياد عدد الحجاج يتطلب مزيداً من توفير الخدمات المختلفة التي من أهمها المسكن مما يتطلب اتساع العمران.

وقد امتد العمران في اتجاهات عديدة نحو الجنوب الغربي حول طريق جدة (النتوء المكي). ونحو الجنوب الشرقي والشمال الغربي وذلك في الفترة من ١٣٩١هـ إلى ١٣٩٦هـ (١٩٧١م ـ ١٩٧٦م) (شكل ٥). وترتبط المدينة المنورة ببقية مدن المملكة بثلاثة طرق رئيسية، طريق المدينة مكة، المدينة القصيم، المدينة تبوك. وامتد العمران على طول هذه الطرق الرئيسية الخارجة من المدينة مما دعا المستشارين والمخططين إلى المطالبة بوضع قيود على التطوير العمراني وامتداده حتى لا يحول هذا العمران دون توسعة هذه الطرق في المستقبل. وقد كانت المساحة العمرانية للمدينة المنورة سنة ١٣٩١هـ (١٩٧١م) ١٠٣٥ هكتاراً زادت ١٣٩٧هـ (١٩٧٧م) لتصل إلى ١٨٧٣ هكتاراً(٥٠).

وتأثر الامتداد العمراني للمدينة المنورة ببعض العوامل الطبيعية والبشرية، فالمناطق الشمالية لم تزود بالمرافق العامة، وتمتد بها الأراضي الزراعية إلى جانب وجود جبل أحد، ومع ذلك فأسعار الأراضي بها مرتفعة.

أما الأراضي الجنوبية فقد اجتذبت العمران بسبب ارتفاع سطحها مما أثر في اعتدال مناخها إلى حد ما. وقد كانت الحرة الغربية التي تقع بالقرب من طريق جدة ذات جاذبية خاصة مما أدى إلى ظهور كثير من المساكن الرديئة بها رغم صعوبة البناء على أجزاء كثيرة منها.

وعلى الرغم من أن الدراسات التي قامت بها الشركات الاستشارية التي تستعين


شمال
النتوء المكي
مراحل نمو المدينة
▦ مبان قبل سنة ١٣٦٤ هـ سنة ١٩٤٦ م
▨ سنة ١٣٦٤ - سنة ١٣٨٤
سنة ١٣٦٤ - سنة ١٩٦٤
▒ بعد سنة ١٣٨٤
صفر
١
٢
٣

النتوء المكي بالمدينة المنورة

(شكل ٥)

بها وزارة الشئون البلدية والقروية أشارت إلى أن نمو المدينة سوف يتم في الأراضي الفضاء التي تحيط بالمنطقة الحضرية، وذلك في اتجاهات الشرق والشمال الشرقي والشمال الغربي، وأن مناطق الحرار التي تحيط بالمدينة جنوباً وغرباً وشرقاً سوف تعوق امتداد المدينة ونموها في هذه الاتجاهات لصعوبة البناء على أجزاء كثيرة منها بسبب وعورتها. إلا أن النمو العمراني قد اتجه صوب مكة؛ حيث نجد مناطق عمرانية قد امتدت في الجنوب والجنوب الغربي دون تخطيط، وذلك في مناطق الجبال والحرار البركانية، وزحف العمران على المناطق الزراعية والبساتين. وقد كانت المساحات الزراعية بما فيها مزارع النخيل تمتد على ١٥٠٠ هكتار سنة ١٣٩١هـ (١٩٧١م)، إلا أن هذه المساحات تناقصت إلى ١٢٧٧ هكتاراً سنة ١٤٠٠هـ (١٩٨٠م) أي بنقص ٢٢٣ هكتاراً في تسع سنوات⁽⁵¹⁾.

إن دراسة النمو العمراني للمدينة المنورة يؤكد أن مد الطرق الجديدة التي تمر بجوار الأراضي الزراعية قد شجع طغيان العمران على الأراضي الزراعية كما هي الحال بالنسبة لطريق الحزام الأخضر. كما أن امتداد العمران صوب الجنوب والجنوب الغربي في اتجاه مكة، لم يعبأ بوجود الحرار (الحرة الغربية) وشجّع على هذا النمو العمراني وجود طريق جدة.

د ـ النتوء المكي بمدينة الطائف

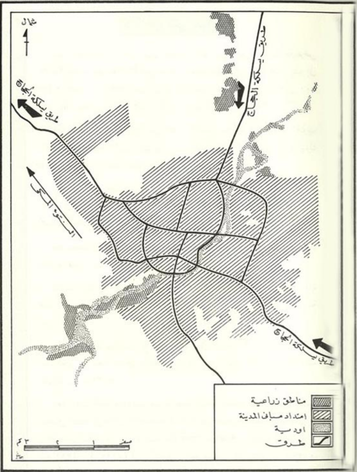
تعد مدينة الطائف التي تقع على درجة عرض ٢٩َ ٢١ْ ودرجة طول ٢٤َ ٤٠ْ بمثابة بوابة شرقية لمكة المكرمة، ومحطة استقبال لحجاج البر الذين يفدون من المناطق الشرقية والجنوبية. ويتقاطع عند مدينة الطائف طريقا (جدة ـ الرياض) و(عسير ـ الطائف).

ولما كانت الطائف ترتفع عن سطح البحر بنحو ١٧٠٠ متر، حيث تقع على جبل غزوان على حافة المنحدرات الجبلية لسلسلة جبال الحجاز فإن ذلك قد جعل مناخها مناسباً للاصطياف في فصل الصيف، حيث تصبح المدينة مركزاً للحكومة وعاصمة الدولة في فصل الصيف. ويزيد عدد سكان موسم الصيف بنسبة تزيد على ٣٠٪ من عدد سكانها الدائمين. الذين بلغ عددهم سنة ١٣٩٤هـ ١٩٨١٣٣ نسمة ويزيد

عددهم الآن سنة ١٤٠٢هـ على مائتي ألف نسمة.

وعرفت الطائف الإسلام بعد أن حاصرتها جيوش النبي ﷺ في شهر ذي القعدة من السنة الثامنة من الهجرة (٦٣٠هـ) وأسلمت ثقيف بعد حوالي سنة من هذا الحصار. وعرف موقعها الأصلي باسم «خرب النغر» وظلت الطائف في موقعها القديم حتى تغير إلى موضعها الحالي في عهد عبدالله بن عباس(٥٢). واستمرت الطائف على مدى قرون طويلة محصورة في مساحة محدودة. وفي أيام الدولة العثمانية أحاطها سور استمر بقاؤه حتى ١٣٤٤هـ (١٩٢٤م). وبعد تسليم مدينة الطائف لجلالة المغفور له الملك عبد العزيز آل سعود في سنة ١٣٤٣هـ (١٩٢٤م)، واستتباب الأمن، نمت المدينة خارج الأسوار التي أزيلت بعد ذلك بعشرين سنة. وقد نمت مدينة الطائف على حساب الأراضي الزراعية على طول وادي وج الذي يمر وسط المدينة. ومنذ سنة ١٣٨٤هـ (١٩٦٤م) حدث تطوير عمراني كبير في الجهة الغربية والجهة الجنوبية. ونظراً لوجود المنطقة العسكرية الكبيرة في الشمال انحصر التطور العمراني في الاتجاهات الأخرى. وقد بدأ التطور العمراني أولاً في الأجزاء الشرقية والجنوبية من المدينة، ثم امتد باتجاه الشمال والغرب حول طريق مكة (النتوء المكي). وتعد الطائف كما سبقت الإشارة محطة استقبال «ترانزنيت» للحجاج القادمين براً من الشرق والجنوب. وتضم الطائف عدداً من المساجد الأثرية ذات الشهرة التاريخية مثل مسجد قباء ومسجد العباس ومسجد الهوا، وتجتذب هذه الأماكن التاريخية الحجاج المارين بالطائف. ولا شك أن مرور حجاج البر بالطائف وتزايد أعدادهم يزيد من النشاطات التجارية للمدينة في موسم الحج(٥٣).

إن موقع الطائف الاستراتيجي عند التقاء طرق الجنوب بالطرق القادمة من الشرق والغرب، وازدياد النمو السريع لحركة الحج (بمعدل ١٤٪ في السنة)، وتزايد عدد المصطافين الذين يفدون إلى الطائف صيفاً، كانت من العوامل الهامة التي أسهمت في النمو العمراني للمدينة، وقد اتجه العمران بصفة خاصة صوب الشرق وصوب الغرب والشمال الغربي حول طريق مكة (النتوء المكي) (شكل٦). وعاق وجود المنطقة العسكرية في الشمال ووجود التلال في الجنوب اتجاه النمو العمراني في هاتين الجهتين(٥٤).


شمال
طريق يسلكه الحجاج
النتوء المكي
طريق يسلكه الحجاج
طريق يسلكه الحجاج
مناطق زراعية
امتداد مباني المدينة
اودية
طرق
صفر ١ ٢ ٣ كم

النتوء المكي بمدينة الطائف

(شكل ٦)

هـ ـ النتوء المكي بمدينة تبوك

تقع مدينة تبوك في الركن الشمالي الغربي من شبه الجزيرة العربية على درجة عرض ٢٣َ ٢٨ْ ودرجة طول ٣٥ ٣٥َ ٣٦ْ وهي مدينة تاريخية ومحطة قوافل قديمة حيث يشير إلى ذلك ما وجد بها من نقوش معينية ترجع إلى ما قبل الميلاد بنحو من ٢٠٠ إلى ٥٠٠ سنة. وقد عرفت تبوك في عهد البطالسة باسم ثباوا Thapaua (٥٥).

ومدينة تبوك هي أول مدينة على الطريق الرئيسي الممتد من الشمال إلى الجنوب والذي يربط المملكة بالأردن، فهو بوابة شمالية للمملكة ومركز جمركي. ويتوفر لتبوك موارد ضخمة من المياه الجوفية مما يتيح لها إمكانات زراعية.

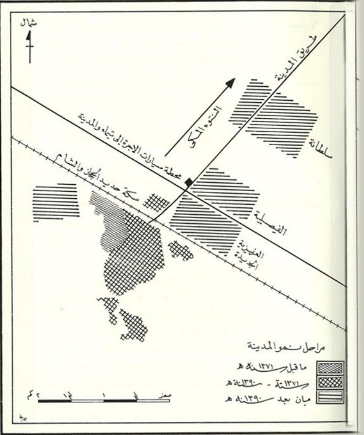
وتقع تبوك على خط حديد الحجاز، الذي تبذل جهود كبيرة لإعادة إنشائه بعد أن دُمر في الحرب العالمية الأولى. ولا شك أن إعادة فتح هذا الخط سوف يزيد من أهمية مدينة تبوك.

وقد وصف تشارلز داوتي Charles Doughty مدينة تبوك منذ قرن بأنها لم تضم أكثر من أربعين مسكناً(٥٦).

وكانت تبوك مقراً لاستراحة الحجاج أثناء فترة الاحتلال التركي ومازالت بقايا قلعة الحج ودار استراحة الحجاج وبعض المباني الحجرية التي شيدها الأتراك باقية حتى الآن.

ولم يتعد سكان تبوك منذ ربع قرن، خمسة آلاف نسمة(٥٧). ومنذ أن قام الملك عبد العزيز آل سعود بتدعيم مملكته في الشمال اختار تبوك مركزاً إقليمياً للمنطقة الشمالية سنة ١٣٤٨ هـ.

وقد زادت أهمية تبوك ونمت عمرانياً بعدما اتخذته الحكومة من إجراءات لتوطين البدو في المنطقة إلى جانب إنشاء مدينة عسكرية كبيرة جنوبي المدينة. وأدى ذلك إلى زيادة عدد السكان من ٥٠٠٠ نسمة سنة ١٣٧٥ هـ (١٩٥٥ م) إلى ٤٠ ألف تقريباً سنة ١٣٩١ هـ (١٩٧١ م) وإلى أكثر من أربعة وسبعين ألف نسمة سنة ١٣٩٤ هـ (١٩٧٤ م). ومما لا شك فيه أن للهجرة أثراً كبيراً في ازدياد عدد سكان تبوك.


شمال
طريق المدينة
النتوء المكي
محطة سيارات الاجرة الى تيماء والمدينة
سكة حديد الحجاز والشام
سلطانة
الفيصلية
العزيزية الجديدة
مراحل نمو المدينة
ما قبل سنة ١٣٧١ هـ
سنة ١٣٧١ - سنة ١٣٩٠ هـ
مبان بعد سنة ١٣٩٠ هـ
صفر
½
١
½١
٢ كم

النتوء المكي بمدينة تبوك

(شكل ٧)

ويمر عدد كبير من حجاج الأردن وسوريا ولبنان وشرقي البحر المتوسط عبر تبوك براً، وهم في طريقهم إلى مكة، غير أن الدراسات تثبت أن بعض هؤلاء الحجاج لا يمكثون بمدينة تبوك، أكثر من ليلة أو بضع يوم وليلة. ويعتقد بأنه إذا أعيد إنشاء سكة حديد الحجاز فإن تبوك سوف تصبح محطة حجاج رئيسية(٥٨).

ويلاحظ على النمو العمراني لمدينة تبوك أنه امتد في محاور صوب الشمال والجنوب وتأثر نموه بالعوامل الآتية:

١ ـ الاتجاه صوب الشمال الشرقي حول السكة الحديدية عند الفيصلية وسلطانة والعزيزية.

٢ ـ الزحف صوب المناطق الزراعية في الجنوب.

٣ ـ يعوق امتداد المدينة صوب الجنوب حالياً وجود المدينة العسكرية جنوبي وجنوب شرقي حي المنتزه، فالمدينة العسكرية تمثل حداً يحول دون الامتداد العمراني لمدينة تبوك صوب الجنوب.

ومما هو جدير بالذكر أن حركة الحج لا تؤثر في تبوك بصورة كبيرة كما هي الحال بالنسبة للمدينة المنورة أو جدة والطائف، ويرجع ذلك إلى أن الطريق الرئيسة القادمة من الأردن تلتقي بطريق المدينة المنورة خارج تبوك ولا يدخل المدينة من الحجاج إلا عدد قليل، وذلك لشراء ما يلزمهم من أطعمة أو ملابس إحرام وغيرها. وتوجد محطة سيارات الأجرة المتجه إلى المدينة المنورة وجدة في شمال شرقي المدينة. وقد نما العمران المدني على طريق المدينة ـ جدة. وظهرت أحياء جديدة مثل: العزيزية الجديدة والفيصلية وسلطانة، وذلك فيما بعد سنة ١٣٩٠هـ (١٩٧٠م) ويمكن أن نطلق على هذا النتوء العمراني الحديث الذي يمتد صوب الشمال الشرقي تعبير النتوء المكي (شكل ٧) وذلك على الرغم من أن الاتجاه المباشر صوب مكة يكون اتجاهاً جنوبياً، إلا أن الحرار والمرتفعات حالت دون اتجاه طريق «تبوك المدينة جدة» صوب الجنوب مباشرة.

خاتمة

من عرض النماذج المختلفة لما أطقلنا عليه النتوء المكي يتضح لنا أن أهمية مكة الدينية استدعت اتصالها بمدن المملكة المختلفة بطرق برية ممهدة نشطت حركة إنشائها منذ ثلاثين عاماً.

ولما كان العمران المدني يتجه في محاور حول الطرق التي تربط المدن بعضها بالبعض الآخر، فقد امتد العمران حول الطرق التي تربط المدن بعضها بالبعض الآخر، فقد امتد العمران حول الطرق المتجه إلى مكة. فكأن لمكة تأثيراً عمرانياً على كثير من مدن المملكة لا سيما المدن التي يمر بها حجاج البر، وإذا كنا في صلاتنا نتجه إلى مكة ؛ لأن بها قبلتنا الكعبة بيت الله، فإن النتوء المكي (وهو لسان عمراني) يمتد من بعض المدن متجهاً صوب مكة. على أن النتوء المكي لا يتجه مباشرة صوب مكة وذلك للأسباب الجغرافية التي ذكرناها، وإنما ينمو هذا النتوء المكي حول الطريق المؤدية إلى مكة ؛ إذ أنه قد يكون اتجاه مكة صوب الجنوب، إلا أن النتوء المكي يتجه صوب الشمال وذلك لأن الطريق المؤدية إلى مكة تتجه صوب الشمال، كما هي الحال في تبوك.

ومع حركة التوسع في إنشاء المطارات في المملكة بدأ ظهور محاور عمرانية تتجه من المدن صوب المطارات، وتظهر هذه المحاور بصورة واضحة في كل من الرياض عاصمة المملكة، وجدة ثانية مدن المملكة وأولى موانيها، وقد تفوق نتوء المطارات العمراني في نموه على النتوء المكي في بعض مدن المملكة ولا سيما الرياض وجدة.

أهم مراجع البحث

١ ـ أبو الفضل، السيد أحمد: **مكة في عصر ما قبل الإسلام**. الرياض، ط٢، ١٤٠١هـ (١٩٨١م).

٢ ـ أرسلان، شكيب: **الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف**. الطبعة التي وقف على تصحيحها السيد محمد رشيد رضا، بدون تاريخ طبع.

٣ ـ الأزرقي، أبو الوليد محمد بن عبدالله: **أخبار مكة**. بيروت، مكتبة خياط، بدون تاريخ طبع.

٤ ـ الأفغاني، سعيد: **أسواق العرب**، دمشق ١٩٣٧م.

٥ ـ الألوسي، محمود شكري: **بلوغ الأرب في معرفة أحوال العرب**، القاهرة، سنة ١٩٢٤م، ثلاثة أجزاء.

٦ ـ أمين، أحمد: **فجر الإسلام**، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٦٥م.

٧ ـ البتنوني، محمد لبيب: **الرحلة الحجازية**، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٣٢٩هـ.

٨ ـ بروكلمان، كارل: **تاريخ الشعوب الإسلامية**، **نقله** إلى العربية أمين فارس ومنير البعلبكي، بيروت، دار العلم للملايين، سنة ١٩٦٨م.

٩ ـ بكر، سيد عبد المجيد: **الملامح الجغرافية لدروب الحجيج**، جدة ١٤٠١هـ.

١٠ ـ الحربي، ابراهيم بن اسحق بن ابراهيم: **المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الجزيرة**. تحقيق حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض، ١٣٩٨هـ.

١١ ـ حسين، عبد الرزاق عباس: **جغرافية المدن**، بغداد، ١٩٧٧م.

١٢ ـ حمدان، جمال: **جغرافية المدن**، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٧٧م.

١٣ ـ الحميري، محمد عبد المنعم: **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إحسان عباس، مكتبة لبنان، ١٩٧٥م.

١٤ ـ زيدان، جرجي: **العرب قبل الإسلام**، طبعة دار الهلال، القاهرة، مراجعة حسين مؤنس.

١٥ ـ السباعي، أحمد: **تاريخ مكة**، مكة، مطابع دار قريش، ١٣٨٢هـ.

١٦ ـ الشريف، أحمد: **مكة والمدينة في الجاهلية وعهد الرسول**، القاهرة، ١٩٦٥م.

١٧ ـ العبادي، عبد الحميد: **صور من التاريخ الإسلامي**، العصر العربي، الاسكندرية، ١٩٤٨م.

١٨ ـ عطار، أحمد عبد الغفور: **الكعبة والكسوة**، الطبعة الثانية، مطبوعات وزارة الحج والأوقاف، الرياض، ١٣٩٨هـ (١٩٧٨م).

١٩ ـ علي، جواد **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**، بيروت، دار العلم للملايين، مكتبة النهضة، بغداد، ١٩٧١م، عشرة أجزاء.

٢٠ ـ الكلبي، هشام: **الأصنام**، تحقيق أحمد زكي، القاهرة، سنة ١٩٢٤م، «مصور عن طبعة دار الكتب المصرية».

٢١ ـ هيكل، محمد حسين: **حياة محمد**، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٥م.

٢٢ ـ ياقوت الحموي، شهاب الدين أبي عبدالله: **معجم البلدان**، بيروت، دار صادر، سنة ١٩٥٥م.

التقارير والمطبوعات الرسمية :

١ ـ وزارة الداخلية، إحصائيات الحجاج للأعوام ١٣٩٥، ١٣٩٦، ١٣٩٧، ١٣٩٨، ١٣٩٩، ١٤٠٠هـ، وكالة وزارة الداخلية للجوازات والأحوال المدنية، المملكة العربية السعودية.

٢ ـ وزارة الداخلية، الكتاب الإحصائي لوزارة الداخلية للسنوات من ١٣٩٥هـ إلى ١٣٩٩هـ، الإدارة العامة للتنظيم والبرامج، المملكة العربية السعودية.

٣ ـ وزارة الداخلية، وكالة شئون البلديات، تبوك، الأحوال الراهنة، مارس ١٩٧٣م.

٤ ـ وزارة الداخلية، وكالة شئون البلديات، الاستراتيجيات البديلة للمدن، المدينة المنورة سنة ١٩٧٢م.

٥ ـ وزارة الداخلية، المملكة العربية السعودية، وكالة شئون البلديات، إدارة تخطيط المدن، مسح حركة الحجاج في المدينة المنورة، ١٣٩٢هـ ١٩٧٣م.

٦ ـ وزارة الداخلية، وكالة شئون البلديات، المملكة العربية السعودية، تقرير المخطط الرئيسي، الطائف، روبرت ماثيو، جونسون مارشال، جدة، ١٣٩٢هـ. (١٩٧٢م).

٧ ـ وزارة الشئون البلدية والقروية، المملكة العربية السعودية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، الرياض، المخطط التنفيذي، مشروع رقم ٢٠١، ١٣٩٨هـ.

٨ ـ وزارة الشئون البلدية والقروية، المملكة العربية السعودية، المخطط الرئيسي التنفيذي لمدينة الرياض، مشروع رقم ٢٠٦، ١٣٩٧هـ.

٩ ـ وزارة الشئون البلدية والقروية، وكالة الوزارة لتخطيط المدن، المملكة العربية السعودية، مشروع رقم ٢٠٢، المدينة المنورة، صفر ١٣٩٨هـ.

المراجع الانجليزية

1. Angelo, Pesce, **Jiddah,** Falcon Press, Italy, 1976.
2. Huzayyin, S.A., **Arabia and the Far East,** Cairo, 1942.
3. O'leary, De Lacy, **Arabia Before Muhammad,** London, 1927.

الهوامش :

---

(١) الأزرقي، أبو الوليد بن عبدالله بن أحمد، أخبار مكة، طبعة مكتبة خياط، بيروت، بدون تاريخ للطبع، ص ص١٩ ـ ٢٠.

(٢) سورة البقرة، آية ١٢٥.

(٣) الشريف، أحمد، **مكة والمدينة في الجاهلية وعهد الرسول**، القاهرة ١٩٦٥، ص ص٩٥ ـ ٩٦.

(٤) سورة ابراهيم، آية ٣٧.

(٥) زيدان، جورج، **العرب قبل الإسلام**، طبعة دار الهلال، ص ١٨٨.

(٦) عطار، أحمد عبد الغفور، **الكعبة والكسوة**، منذ أربعة آلاف سنة حتى اليوم، من منشورات وزارة الحج والأوقاف، المملكة العربية السعودية، الطبعة الثانية، ١٣٩٨ هـ (١٩٧٨م). ص ص ١٤ ـ ١٥.

(٧) هيكل، محمد حسين، **حياة محمد**، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦٥م، ص ٨٥.

(٨) الأزرقي، مصدر سبق ذكره، ص ٥٤.

(٩) السباعي، أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ١٩.

(١٠) الكلبي، أبو المنذر هشام، بن محمد السائب، **كتاب الأصنام**، تحقيق الأستاذ أحمد زكي، مصور عن طبعة دار الكتب المصري، ١٩٢٤م، ص ٢٤.

(١١) الشريف، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٤ ـ ١٠٥.

(١٢) العبادي، عبد الحميد، **صور من التاريخ الإسلامي**، العصر العربي، الاسكندرية، ١٩٤٨م، ص ١٢.

(١٣) أحمد عبد الغفور عطار، مصدر سبق ذكره، ص ٢١.

(١٤) جمع اسماعيل أحمد اسماعيل حافظ، أسماء مكة وأورد في مقال له بمجلة الدارة، عدد محرم ١٣٩٩ هـ أكثر من أربعين اسما جاءت في القرآن الكريم وكتب السيرة والأدب والتاريخ.

(١٥) علي، جواد، **المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام**، بيروت، دار العلم للملايين، سنة ١٩٦٨ م، جـ٤، ص ٥٠٤.

(١٦) بروكلمان، كارل، **تاريخ الشعوب الإسلامية**، نقله إلى العربية نبيه أمين فارس، ومنير البعلبكي، بيروت، ١٩٦٨ م، ص ٣١.

(١٧) جرجي زيدان، العرب قبل الإسلام، مصدر سبق ذكره، ص ٢٧٥.

(١٨) الحموي، ياقوت، **معجم البلدان**، طبعة دار بيروت، ١٣٧٦ هـ جـ٥، ص ١٨٢.

(١٩) الحموي، معجم البلدان، مصدر سبق ذكره، جـ٥ ص ١٨١.

(٢٠) جواد، المصدر السابق، ص ١٨٩.

(٢١) الحموي، معجم البلدان، مصدر سبق ذكره، ص ١٨١.

(٢٢) الحميري، محمد بن عبد المنعم، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، تحقيق إحسان عباس، مكتبة لبنان، سنة ١٩٧٥ م، ص ٩٣.

(٢٣) أرسلان، شكيب، **الارتسامات اللطاف في خاطر الحاج إلى أقدس مطاف**، الطبعة التي وقف على تصحيحها السيد محمد رشيد رضا، بدون تاريخ، ص ١٤.

(٢٤) حمدان، جمال، **جغرافية المدن**، الطبعة الثانية، القاهرة، ١٩٧٧ م، ص ٣٠٦.

(٢٥) بكر، سيد عبد المجيد، **الملامح الجغرافية لدروب الحجيج**، جدة ١٤٠١ هـ ص ١٨.

(٢٦) الراشد، سعد، **درب زبيدة**، مجلة الدارة، الرياض، شوال ١٣٩٨ هـ، ص ١٢.

(٢٧) الحربي، ابراهيم بن اسحق بن ابراهيم، **المناسك وأماكن وطرق الحج ومعالم الجزيرة**، تحقيق حمد الجاسر، دار اليمامة، الرياض ١٣٩٨ هـ، ص ٢٨٥.

(٢٨) حسين، عبد الرزاق عباس، **جغرافية المدن**، بغداد سنة ١٩٧٧ م، ص ٥١.

(٢٩) كان السلطان العثماني عبد الحميد قد أعلن سنة ١٣١٨ هـ عن ضرورة إنشاء خط حديد الحجاز لتسهيل أداء فريضة الحج، وطرح السلطان العثماني هذا المشروع لكي تسهم فيه البلاد الإسلامية، كما فرضت إعانة لهذا المشروع يدفعها الحجاج إلى شريف مكة المكرمة وكانت قيمتها ريالاً واحداً. وفي سنة ١٣٢٦ هـ (١٩٠٨ م) وصل أول قطار إلى المدينة المنورة. وقد ذكر البتنوني أن القطارات كانت تقطع المسافة بين دمشق والمدينة في أربعة أيام، بينما كانت القوافل تقطع المسافة في أربعين يوماً.

(٣٠) عبده، أسعد، **تطور الطرق الحديثة في المملكة العربية السعودية**، مجلة الجمعية الجغرافية المصرية، ١٩٧٣ م، ص ٢٤.

(٣١) وزارة المواصلات، المملكة العربية السعودية، **١٩٠٠٠ كيلومتراً من الطرق المعبدة**، ذو القعدة ١٣٩٨ هـ، ص ٣٢.

(٣٢) مفردها هجرة وهو اسم ذو دلالة دينية وذلك تشبها بهجرة النبي ﷺ.

(٣٣) عاصر الميجور تشيزمان فكرة توطين البدو إبان حكم عبد العزيز وكتب عن ذلك تقريراً بعنوان: Cheesman, R. E., "In Unknown Arabia", London, Macmillan, 1926.

(٣٤) صندوق التنمية العقاري، بيانات غير منشورة.

(٣٥) وزارة الشئون البلدية والقروية، الرياض، **المخطط الرئيسي التنفيذي لمدينة الرياض**، مشروع رقم ٢٠٦،

سنة ١٩٧٧م، ص ١ ـ ٤.

(٣٦) وزارة الشئون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لشئون تخطيط المدن. **التقرير الفني رقم ٨**. مشروع ٢٠٣. ص ١٧.

(٣٧) إحصائية الحجاج لعام ١٣٩٩هـ (١٩٧٩م). وكالة وزارة الداخلية للجوازات والأحوال المدنية. المملكة العربية السعودية. ص ٣٨.

(٣٨) إحصائيات الحجاج لأعوام. ١٣٩٧هـ ـ ١٣٩٨هـ. ((١٣هـ. ١٤٠٠هـ. مصدر سبق ذكره.

(٣٩) الكتاب الإحصائي لوزارة الداخلية للسنوات (١٣٩٥ ـ ١٣٩٩هـ). الإدارة العامة للتنظيم والبرامج. المملكة العربية السعودية. ص ٩١.

(٤٠) المصدر السابق. ص ٩١.

(٤١) الكتاب الإحصائي لوزارة الداخلية. ١٣٩٩هـ. المملكة العربية السعودية. مصدر سبق ذكره. ص ٩٥.

(٤٢) وزارة الشئون البلدية والقروية. المملكة العربيةالسعودية. وكالة الوزارة لتخطيط المدن. **الرياض. المخطط التنفيذي. مشروع رقم ٢٠١**. سنة ١٣٩٨هـ. ص ١٢.

(٤٣) وزارة الشئون البلدية والقروية. وكالة الونارة لتخطيط المدن. المملكة العربية السعودية. **تقرير شركة ست انترناشونال رقم ٦**، ١٣٩٧هـ ص ١٠٠.

(٤٤) وزارة الشئون البلدية والقروية. **الرياض المخطط الرئيسي التنفيذي**. مشروع رقم، ٢٠١. التقرير الفني رقم٦، ص ٢.

(٤٥) Angelo Pesce. **Jiddah.** Falcon Press. Italy. 1976. pp. 11-13.

(٤٦) وزارة الشئون البلدية والقروية. **مشروع رقم ٢٠٣**. مصدر سبق ذكره. ص ٣.

(٤٧) بلغ عدد تصاريح البناء في جدة سنة ١٣٩٩هـ. ٢٤٠٢ تصريح. منها ١١٠١ تصريح للبناء شمالي المدينة (مشروع رقم ٢٠٣) وزارة الشئون البلدية والقروية.

(٤٨) وكالة شئون البلديات. **الاستراتيجيات البديلة للمدن. المدينة المنورة**. ١٩٧٢م. ص ١٢.

(٤٩) وزارة الداخلية. المملكة العربية السعودية. وكالة شئون البلديات. إدارة تخطيط المدن. **مسح حركة الحجاج في المدينة المنورة**. (١٣٩٢ ـ ١٩٧٣م) التقرير النهائي. ص ٥.

(٥٠) وزارة الشئون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لتخطيط المدن. المملكة العربية السعودية. **مشروع رقم ٢٠٢. المدينة المنورة**. صفر ١٣٩٨هـ. ص ٢١.

(٥١) وزارة الشئون البلدية والقروية. وكالة الوزارة لتخطيط المدن. مشروع رقم ٢٠٢. مصدر سبق ذكره. ص ١٨ ـ ٢٢.

(٥٢) وزارة الداخلية. وكالة شئون البلديات. المملكة العربية السعودية. **تقرير المخطط الرئيسي. الطائف**. روبرت ماثيو. جونسون مارشال. جدة. ١٣٩٢هـ ص ١٩.

(٥٣) وكالة شئون البلديات. تقرير المخطط الرئيسي. **الطائف**. مصدر سبق ذكره. ص ٨٣.

(٥٤) تقرير المخطط الرئيسي. الطائف. مصدر سبق ذكره. ص ٩٢.

(٥٥) وزارة الداخلية. وكالة شئون البلديات. المملكة العربية السعودية. **مخطط المنطقة الغربية. الأحوال الراهنة. تبوك**. ١٩٧٣م. ص ٥.

(٥٦) المصدر السابق. ص ١٥.

(٥٧) وكالة شئون البلديات. الأحوال الراهنة. تبوك. مصدر سبق ذكره. ص ٦.

(٥٨) الأحوال الراهنة. تبوك. مصدر سبق ذكره. ص ٩.